

第2回（仮称）自転車のまち推進計画策定懇談会 議事録（概要版）

日 時：平成22年7月2日（金）14:00～16:00

場 所：うつのみや表参道スクエア 6階多目的ホール

出席者：別紙 委員会名簿参照

開会

古倉会長挨拶

- ・ 簡単に3点ほど話をさせていただきたい。私事になるが、欧米自転車先進国検討成果に関連する本を出版した。欧米の自転車に関する内容で500頁にわたるものである。ヨーロッパの例から、日本は何を学ぶかということが大事で、そこを強調している。宇都宮にとっても何が必要かを学べると良いと思う。
- ・ 国土交通省の委託を受けて、柏市のある団地の低炭素対策自転車活用型まちづくりの検討を行なった。自転車を活用すれば1,000tのCO₂削減で低炭素化が図れるといった検討である。
- ・ 柏市の調査の中でアンケートを実施しているが、車で来た方に実施したアンケートと駐輪場で自転車を利用している方にアンケートを実施したが、自転車によるまちづくりについて、車を利用した方のほうが「興味がある」と感じるといった回答が多くなっていた。宇都宮市でも自動車を使う方が多いが、自転車によるまちづくりに対して魅力を感じているとも考えられる。

（1）基本方針と施策事業の展開について（資料1・2）

大島委員

- ・ 自転車の安全コンテストを小学校単位でやっているが、実施している団体はどうなっているのか。

事務局

- ・ 現在は十分把握しきれていない。市の方で、今年度、「第9次宇都宮市交通安全計画」という計画を策定する予定であり、その中でも効果的な啓発活動を整理していくことになると考えている。

大島委員

- ・ 現在、交通安全コンテストは、警察単位でやっていると思うが。

鈴木代理委員

- ・ 警察の交通企画課で実施していると思うが、学校単位で実施している。自転車のマナー向上やルール教育等を行っている。子どもは比較的ルールに従っているが、大人になるに従ってルールを守らなくなり、マナー向上が必要と感じている。

大島委員

- ・ 今回の計画は素晴らしいが、交通安全のマナーの向上をするためには宇都宮市内は大きすぎて全体に十分に行き渡っていない。実施している学校ではマナーは良いがそうでないところもある。

事務局

- ・ 現在、安全教育等を実施しているが、その効果が出ているかどうかは、不明な部分もある。市の内部でも引き続き推進していきたい。

加藤委員

- ・ 自転車は安全で快適に利用できるまちづくりを目指している。ハード面はもちろん、併せて、安全面も実施していくことが、自転車のまちづくりには必要ではないか。本日、パンフレットを配布してもらったが、高齢者の自転車利用が多くなって、私は自転車の右左折時には手信号を実施しているが、普通の方は全く守られていない。ルールを知らないのではないかと思う。
- ・ 自転車は原則としては左側通行である。これが徹底されていない。お互いお年寄りだと、接触もしやすい。思わぬケガもする。ハード面も大事だがソフト面も充実していくことが大事である。マナー向上は習慣としていくことが大事である。

古倉会長

- ・ 高齢者への対応も最近重要になってきている。また、小中学生など、小さい時からの取組も大事である。

事務局

- ・ 今回の提案を踏まえて具体的な展開について、皆さんの意見を伺いながら、関係機関の協力も踏まえてスケジュールや実施体制などを検討していきたい。

古倉会長

- ・ 自転車関連のトピックとして単位キロメートルあたりの事故が減ってきている。各地で安全対策が進んでいることを示しているのではないか。

出井委員

- ・ NHKの番組で100歳のおじさんが自転車に乗っている姿を見た。是非、宇都宮でもこのような状況を実現して欲しいと思った。私の子どもは2人とも高校時代に自転車で通学していたが、高校生の死亡事故も多いと思う。宇都宮は、全国の交通死亡事故の5位ということで、自転車の事故も多いので、安全教育も大事だが是非自転車道を整備して欲しい。
- ・ 内環状線は自転車優先にしたり、外環状線の中もグリーンベルト（自転車通行帯）を増やして車ではなく自転車を優先にして欲しい。
- ・ 鶴田町に住んでいるが、道が細く、車がスピードを出して走っている。細街路には自転車や歩行者の優先道路にして欲しい。各自治会単位で自転車道優先の取組を実施して欲しい。また、高校だけでなく中学校の周りも自転車の走行空間を確保して欲しい。
- ・ 宇都宮は自動車保有台数が全国2位、ガソリン消費量全国2位、CO₂排出量も全国4位、きれい

な宇都宮の実現に向けてCO₂や排ガスの少ない町にして欲しい。

- ・ レンタサイクルで、電動アシスト自転車の電力源は太陽光発電を入れるとか、環境面も十分に考慮して欲しい。

事務局

- ・ 自転車走行空間は全ての道路を一気に整備していくことは困難だが、優先度が高いところから順番に整備していきたい。細街路については、時間帯を規制していくなどを実施しているが、実情に応じてより具体的な施策を実施していきたい。
- ・ また、大きな考え方としては、環状線の内側等の交通規制については「宇都宮交通戦略」で位置付けている公共交通の優先する方策を含めて検討していきたい。全ての施策について環境の視点は重要であり、電動アシスト自転車の導入に際しても考慮していきたい。

柿沼委員

- ・ 宇都宮ブリッツェンでは、月に2、3回講習会を実施しているが、小学校でのスクールだと反応が良いが、中学・高校になるにつれて反応が悪くなっていく。一人一人は理解してくれるが、全体としてみるとなかなかうまく行動してくれない。中学くらいの時が過渡期となっている。いけないことだと分かっているけど、誰かが赤信号をわたると自分もついていってしまう。それが大きいと思う。市の方で小学校4年生を対象に安全教室を開いているが、これを中学生とか高校生とかに広げていくと良いと思う。
- ・ 短時間駐輪スポットで空き店舗の利用があるが、自転車を利用する人は目的地の近いところに止めたい人が多い。例えば、スポーツバイクに乗る人は店舗の前にスタンド式の駐輪場を置いてもらうのが良いのではないかな。店の前までいけるのが大きなメリットである。スポーツバイクの人は多いわけではないが、自転車の利便性確保に有効な手段である。

事務局

- ・ 運転免許証については、現在小学校4年生で実施しているが、継続的に実施していくことは効果的だと思う。拡充について今後検討していきたい。短時間駐輪スポットについては、費用対効果の面もあるので、協力してもらえる店舗については、スタンド式の駐輪場についても検討したい。

古倉会長

- ・ 茅ヶ崎市では、軒先駐輪場というものをやっている。2、3台の収容スペースであるが、こういったものも参考にしたい。
- ・ 事務局は、委員の意見を踏まえ、施策事業の展開について取りまとめをお願いしたい。

(2) 自転車走行空間の確保に関する検討状況について(資料3)

出井委員

- ・ 必要性が高い区間の表であるが、1番のユニオン通りの日光街道は東京街道、14番の西原通りの西原小東側は西側の誤りではないか。また、18番は高校周辺に該当するのではないかな。

- ・ 道路の標準整備パターンがあるが、2番の車道と歩道が分離されているパターンが一番安心して利用できる。この様な道路を全部つくるのは難しいことだが、今ある道路で確保するとなると、歩道と一緒に走るというのは危ないと思う。歩道上で自転車同士がぶつかって、前歯を折るという事故もあった。南大通りの色分けされているところは私もよく走るが、色分けされていても自転車の人も歩行者もぜんぜん気にしないで走っている。早く走る人が走行するために、車道にグリーンベルトの様な幅を持った走行空間を整備して欲しい。
- ・ 電柱の地中化について、前回も申し上げたが、今回の施策案にはないが電柱を地中化すれば幅員が狭い部分でもなんとか幅が確保できると思うので是非進めて欲しい。
- ・ 歩道に点字ブロックがあるが、放置自転車が点字ブロックの上に置かれていてすごく危ないという意見もある。自転車がすごいスピードで走っているという実態もある。また、雨天時などに点字ブロックが滑ってすごく危険だという意見もある。なるべく歩道に自転車を入れないで欲しい。

事務局

- ・ 資料の誤りについてはご指摘のとおり修正する。
- ・ 自転車走行空間の整備については、自転車は車道を走らせたいというのが基本的な考え方であるが、すべて車道を走らせるというのは困難な状況であるため、歩道上で分離する場合には整備の手法も含めて検討していきたい。点字ブロックや交差点部の処理方法などもセットでやっていかないとなかなか効果は出ないと思う。新設する道路は積極的に理想系に近い形で整備し、既存の道路で、緊急性の高いところについては、代替的な整備も短期的には必要であると考えている。

古倉会長

- ・ 自転車と歩行者の共存があるが、車道で車と自転車の共存もある。ヨーロッパなどでは、自転車を歩道に通すのはもってのほかという意見も多い。車道の中で共存するという問題が大きなテーマとなっている。車道を走って事故が少ないように工夫することが重要になってくる。

河合委員

- ・ デンマークで「グリーンウェーブ」というものがあると聞いている。あるスピードで走ると、信号に引っかからないということだが、そういった仕組みがないと通勤で自転車を使うのは困難ではないか。学生などはすごいスピードで走っているが、信号に引っかからない方がいいのではないか。

古池委員

- ・ デンマークをはじめヨーロッパ各地で自転車の専用信号があって、車よりも自転車のほうが先に青になっているものもある。先ほど自転車の手信号の話があったが、みんな必ずやっている。レンタサイクルを借りる時も必ず守るように指示される。マナー、ルールが徹底している。
- ・ 整備パターンの色であるが、デンマークでは青色に統一されている。宇都宮の場合は青色（自転車専用通行帯）と緑色（自転車歩行者通行帯）が混在し、JR宇都宮駅の高架下は赤色であるなど、色の統一ができていない。警察省の指導で青色となっているとのことであるが、都市景観的には青色は合わない。緑色のほうが個人的にはいいと思うが、色を統一して自転車の走る位置がわかると良い。
- ・ 優先整備区間について、市道を対象としているが、道路には国道も県道もある。利用者から見ると、

国道・市道は関係ない。国・県・市が連携してネットワークを組んで欲しい。

古倉会長

- ・ 自転車が近づくと信号が青になるのはオランダで検討された事がある。このとき、自転車にチップが必要となって全ての自転車にチップが必要になってしまうのでなかなか実現しなかった。自転車は完全に分離されていて、立体交差なども整備してきたが、90年代くらいからセキュリティの問題や自分の行きたい所になかなかいけないといった問題が出てきた。共用と専用を使い分けているようになってきている。
- ・ これまで自転車道を整備してきているが、結構評判が悪い。双向走行可能というのが危険な場面が多い。自転車道の場合、道路交通法上、高齢者も全ての人が歩道を走れない。ヘビーユーザーもローユーザーも混在するのは非常に危険である。

事務局

- ・ 現行計画の自転車ネットワーク路線は、国・県道を含めて位置付けを行っている。今回は、市の計画であるので市道を対象に検討を進めているが、自転車ネットワーク路線の考え方については、国、県とも共有化が図れていると考えている。
- ・ 自転車専用レーンの色についてはこれまで整備されてきた路線もあるが、今後は歩行者との区分も考えて検討していきたい。

古倉会長

- ・ 事務局は、委員の意見も踏まえ、また、国や県とも調整しながら、整備パターンや優先整備路線の選定などについて検討を進めて欲しい。

(3) 評価指標について (資料4)

三宅委員

- ・ 計画がスタートして5年後の宇都宮のまちのイメージができない。道路が、何路線整備されたというのはインフラ整備であって目的ではない。最後の成果指標のイメージがこれに該当すると思うが、もう少し分かりやすく、市民が5年後にこんなまちになるんだと思えるようなイメージを示して欲しい。
- ・ 個人的には、5年後の宇都宮市では、通勤から車からずいぶん自転車通勤に転換していて、まちなかは自転車であふれている。郊外のサイクリングロードも自転車を使っている人がたくさんいる。というのが私のイメージである。

事務局

- ・ 皆さんの意見を踏まえながらよりわかりやすくイメージを作って行きたい。

古倉会長

- ・ 個々の施策は分かるが全体のイメージが見えないということだろう。個々のイメージを積み上げて全体のイメージを作っていくということだろう。車から自転車という指摘があったが、国土交通省

の調べでは、全国で自転車の利用分担率の目標を出している都市の例はないとのことである。宇都宮で可能であれば全国初となる。ヨーロッパのまちでは数値目標としてあげている例はある。

- ・ 評価指標だけでなく、全体を通してのご意見もあればお願いしたい。

出井委員

- ・ まちなかはトランジットモールにして欲しい。私の子どもは宇都宮の大通りがきれいじゃないので大学は他のまちに行きたいといっている。ベロタクシーや自転車タクシーがあると良い。全国21都市で動いている。自転車のまちなら、観光に自転車タクシーを取り込んで自転車のまちをアピールして欲しい。ギョーザのまちめぐりが出来るといいのではないか。

事務局

- ・ トランジットモールは過去に社会実験を実施しており、実施効果等を把握している。長期的な視点となるが今度の課題として捉えたい。宇都宮のPRとして自転車がたくさん走っているのを見てもらうのが一番のPRとなるので、そうなるような施策を実現させていきたい。

渡辺委員

- ・ 商店街との連携の中で現在、共通駐車券をやっているが、自転車ともうまく絡めて何かやって行きたいと思う。何かやりたいと思っている人は多い。

古倉会長

- ・ 商店街との関係では、逗子市などで来訪者にポイント付与を行っている例もある。

柿沼委員

- ・ 自転車ネットワーク路線にはサイクリングロードが入っていない。郊外部のサイクリングロードと自転車ネットワーク路線との連携が必要ではないか。また、自転車を利用することで個人にメリットが還元されることを示すことで、市民の自転車の利用率が上がるのではないか。

事務局

- ・ 今回、都心部の自転車ネットワーク路線を示しているが、施策事業の展開の中でサイクリングロードの整備を挙げており、都心部の自転車ネットワーク路線とどうつなげるかを、次回以降で示したい。個人のメリットについては、啓発活動の中で個人のメリットが社会全体のメリットにもつながるということを強調しながら進めて行きたい。

古倉会長

- ・ ロンドンでは、郊外部から都心部に向けた自転車道路の整備計画がある。ベルリンなどでも郊外部からの通勤者に向けた整備の計画がある。メリットであるが、福井では電動アシスト付の自転車を300台程度用意したが、90人前後しか利用の応募がなかった。自転車だけを用意しても自転車道が不足していて、使う場面が少ないために利用者があまりいなかった。セットで考える必要がある。

大島委員

- ・ 今年、ジャパンカップでまちなかのレースも実施する。競輪場からまちなかを周遊する。

古倉会長

- ・ 基本方針の中で、切り口がばらばらな気がする。「便利」と「楽しい」は同じ感じ。「安全」はまた違う。その辺の関係が明確に整理できると良いと思う。自転車道の整備のように、「安全」と「便利」の2つの側面を持つものもある。「つながる」「便利」「楽しい」等は整理した方が良いのではないか。

古池委員

- ・ コペンハーゲンの世界自転車会議に出席してきたが、約1,000人の参加者が市内を自転車で走る。日本からは4人。日本人には、自転車がなじんでいない。ヨーロッパでは普通の交通機関としてなじんでいる。「シェアスペース（共用空間）」という言葉があって、オランダでは自転車を分離してきたが、今は共用するという流れになってきている。
- ・ 10年ぐらい前から自転車、歩行者、自動車を全部一緒に空間で横断させようといった取組をしている。信号や横断歩道をなくして、人も歩行者も自動車もすべて横断させるといった壮大な社会実験が行われてきた。これが結構うまくいっている。ほとんど事故が発生していないとのことである。今年ロンドンでも実施している。
- ・ なぜ事故が減るかという点、信号がないのでお互いにお互いを見ている。スピードも落としている。アメリカでも始めたところがある。反対する人もいるが、日本でも一部の研究者が注目しており、ひょっとすると日本でも出てくるかもしれない。
- ・ 日本はある意味、人と自転車は歩道上で共存している。今は分離しようとしているが、世界の最先端は共存させようとしている。国民性や交通の観点、モラルの問題などがうまくいくかどうかは鍵であろう。

古倉会長

- ・ では、事務局は、本日の意見を踏まえ、次回までに、評価指標の案を作成して欲しい。以上で、本日の議事を終了する。皆様の協力により、議事がスムーズに進行できたことを感謝申し上げます。